

IMPACT OF ROAD NETWORK ON SPATIAL DISTRIBUTION OF RURAL COMMUNITY AND PROCESS OF DEPOPULATION IN R.MACEDONIA

Prof.d-r Riste TEMJANOVSKI¹, Prof.d-r Trajko MICESKI²,

Abstract

Over the past few decades, more people have moved from rural settlements in urban areas in Republic of Macedonia, as a result from restricted access to vital facilities - the problem of travel poverty. Meanwhile, there are many people in rural areas suffering from limited travel options to access to a range of facilities - a doctor, chemist, bank, shops, post offices, job center. Those households without a car or bus lines have been faced with increased need to travel, because few or limited services are available in the village, and with increasingly included limited bus services.

Much of rural settlements (total 1728) are completely depopulated (141 settlements or 8.15% of total number) or have extremely small number of people and soon, because of their unfavorable age structure (old people), it is likely to remain without a single inhabitant. This process is especially stressed in hilly-mountain areas. It is necessary to give local authority the powers and responsibility to implement a strategy for thus areas to improvement road infrastructure and better public transport for better lifestyles.

This paper examines the present situation and policy opportunities to help overcoming this negative process and attain better socialization of rural populations.

Key words: depopulation, road infrastructure, transport services, hilly-mountain areas

ВЛИЈАНИЕТО НА ПАТНА МРЕЖА ВО ПРОСТОРНА РАЗМЕСТЕНОСТ НА РУРАЛНИТЕ ЗАЕДНИЦИ И ПРОЦЕСОТ НА ДЕПОПУЛАЦИЈА ВО Р.МАКЕДОНИЈА

Проф.д-р Ристе Темјановски, Проф.д-р Трајко Мицески

Апстракт

Во текот на изминатите неколку децении, многу луѓе се преселија од руралните населби во урбаните средини во Република Македонија, како резултат на ограничениот пристап до виталните погодности - поради рестриктивните можности за патување. Во меѓувреме, многу луѓе во руралните области страдаат и од ограничен пристап за патување до голем број на објекти - лекар, аптекар, банка, продавници, пошти, работни места. Домаќинствата без автомобил или автобуски линии се соочуваат со зголемена потреба да патуваат, бидејќи многу мали или ограничени услуги се достапни во руралната средина, вклучувајќи ги и ограничените автобуски линии.

Голем дел од селските населени места (вкупно 1 728) се целосно се депопулирани (141 населено место или 8,15% од вкупниот број на населени места) или имаат изразито мал број на жители и набргу, поради нивната неповолна старосна структура (старо население), голема е веројатноста да останат без ниту еден жител. Овој процес особено е нагласен во ридско-планинските подрачја. Неопходно е да се дадат повеќе овластувањата и одговорности на локалната власт за спроведување на стратегијата за подобрување на патната инфраструктура и подобар јавен превоз за подобар начин на живот во тие области.

Овој труд ги разработува моменталната ситуација и неопходните политики да се помогне во надминување на овој негативен процес и постигнување на подобра социјализација на руралното население.

¹ *Associate Prof. Riste Temjanovski, PhD*, Goce Delcev" University – Faculty of Economics – Stip, R.of Macedonia e-mail: riste.temjanovski@ugd.edu.mk

² *Prof.Trajko Miceski, PhD*, Goce Delcev" University – Faculty of Economics – Stip, R.of Macedonia e-mail: trajko.miceski@ugd.edu.mk

Клучни зборови: депопулација, патната инфраструктура, транспортни услуги, ридско-планинските подрачја

Вовед

Во изминатите 30-тина години Европската економска заедница, а подоцна Европска Унија во својата развојна политика сè повеќе го актуелизира прашањето за руралниот развој. Причината е едноставна, европскиот континент не располага со изобилство на земјоделско земјиште како на пример Австралија, Канада, САД, а не е густо населен како Јапонија, Кина, Индија. Поради тоа се наметнува потребата за правилна грижа и планско користење на својата територија. На втората конференција за руралниот развој, одржана во Салцбург во 2003 година, било заклучено да се реализира проектот на нова рурална развојна политика, зголемување на средствата за поддршка на тој развој од Европскиот аграрен фонд за рурален развој. Целта е подместување на фокусот на активностите за поддршка на пазарот, финансиската поддршка, руралниот и одржлив развој.

Несомнено треба да се има предвид дека покрај понудата со земјоделско-прехранбени производи, селските средини претставуваат и места за одмор и рекреација. Овие функции сè повеќе добиваат големо значење, особено со зајакнувањето на културните и образовни вредности, како и современите определби за „бекство“ од урбаниот метеж создаден од пренагласената урбанизација. Ваквата идна определна на рурална Европа може да биде патоказ и за планско уредување на ридско-планинските простори во Р.Македонија, ако сакаме да го следиме чекорот на развиениот свет, особено политиката на рурален развој во ЕУ. Основна карактеристика на европската рурална политика е економската диверзификација и ширењето на секундарните и терцијарните дејности во руралните простори. А за ваквата трансформација неопходна е квалитетна и плански димензионирана сообраќајна инфраструктура. Патниот сообраќај во голема мера влијае на поголем развој и атрактивност на географскиот простор. Сообраќајната поврзаност во едно подрачје треба да овозможи популациско и стопанско поврзување и намалување на големите разлики меѓу високо индустријализираните агломерации и подрачја кои се карактеризираат со стопанска заостанатост.

Во овој труд централно место зазема проблематиката на поврзаноста на сообраќајот, сообраќајната мрежа и населените места, особено негативните состојби од недоволно внимание на организација и поставеноста на сообраќајниот систем во нашата земја во руралните средини

Градските јадра како апсорбери на селското население

Во последните неколку децении во Република Македонија, а посебно во некои одделни делови се одвивале значителни промени во населеноста, посебно во подрачја со првенствено земјоделско население. Земјаки го во предвид вкупните знаења за влијанието на поширокото географско подрачје врз развојот на поголемите градски агломерации, може сосема сигурно да се каже дека досегашната развојна политика кај нас, во однос на изградбата на патната мрежа на село, не била во доволна мера во согласност со вистинските потреби и можности, т.е. не се темелела врз пошироки и подолгорочни согледувања и процеси. Според динамиката на движењето на структурата на неземјоделското население кое се очекува и во иднина да продолжи, се повеќе се наметнува прашањето за изградба, проширување и модернизирање на патната мрежа во селата.

Динамичниот развој на индустријата и сообраќајната технологијата, као главни чинители на прогресивната урбанизација го чинат јадрото на фундаменалната пертурбација на структурата на просторната средина наметнувајќи нови модели и елементи на индустриската цивилизација па, како што вели К.Дејвис³ враќањето на селскиот живот е готово невозможно. Но се додека “огништето”, во побожна смисла, постои како суштинска особина на едно семејство, последната алка со селото не е прекината⁴.

На тој начин се јави потребата за дискусијата за оваа материја со цел за развивање на поголемо разбирање на ова важно подрачје во транспортната политика.

Во секојдневието, ние честопати имаме потреба на широк ранг на удобности - одење во банка, покупки, пошта, лекар, аптека, библиотека, ресторан, работа. Во урбаните подрачја сообраќајните можности се многу поповолни поради многубројни фактори како што се:

- веќе изградена сообраќајна инфраструктура;
- повисок животен стандард;
- поголем удел на населението кои поседуваат сообраќајни превозни средства;

и

- градот како извор и цел на патување на голем број на корисници на сообраќајните потреби (работа, школување, становање, рекреација),

Додека сообраќајните потреби во руралните подрачја се повеќе дисперзирани и на тој начин голем дел од населението што живее во руралните подрачја во голема мера е зависно од патувањето.

Овој проблем во руралните подрачја може да се третира од три неповолни аспекта:

- отсуство на асфалтирана патна мрежа;
- мал број на корисници со сопствени возила; и
- намалени услуги на јавниот транспорт во руралните подрачја.

Една од причините за ваквата неповолна состојба е отсуството на изградена патна инфраструктура, најчесто некои селски населби се без локални патишта што би им овозможило пристап до соседните поголеми селски населби и до градските центри.

Другиот аспект всушност е социо-демографската структура на населението во руралните подрачја. Најчесто тоа е население со помали финансиски примање, при што од сообраќајните возила најчесто поседуваат земјоделска механизација.

Од друга страна во голема мерка овде се јавува и демографскиот фактор, посебно старосната структура (населението е претежно повозрасно и без возачка документација, или преовладува повеќе женското население, кое исто така во поголем процент е без возачка дозвола).

Во последните неколку години еден друг тренд е посебно присутен во селските подрачја, а тоа е опаѓањето на дневните автобуски услуги. Овие селски домаќинства се со помал број или се без свои сопствени возила и транспортните услуги во селата се со ограничен карактер. Како резултат на рестриктивниот пристап до виталните удобности, се јавува проблемот со осиромашено движење на руралното население. Ова посебно се однесува на бројот и намалената зачестеноста и непостојаност на линиите во внатрешниот сообраќај, посебно оние што се однесуваат помеѓу градот и руралните населби. Состојбата во голема мерка зависи од бројот на население во руралните населби, возраста на населението кои ги користат овие услуги и оддалеченоста на руралните населби во однос на поголемите населени места и градските центри. Особено во најнеповолна состојба се населените места кај кои отсуствува асфалтирана

³ The Origin and the Growth of Urbanization in the World, American Journal of Sociology, 5/1955, s.437

⁴ Ацески Илија: Социологија на градот, Скопје: Институт за социологија, 1995. стр. 11.

патна мрежа, имаат мал број на население, или преовладува претежно старото население.

Друга неповолност е тоа што бројот на сообраќајни линии помеѓу градот и населените места, за време на викендите и државните празници се укинати, или во голем дел рестриктивни. Така да во најголем дел селското население е оневозможено да го користи јавниот сообраќај во тој временски период, што секако делува дестимулативно, поради фактот за можноста за посета на културни манифестации, кино, театар, здравствени услуги и сл.

Корелација на просторната разместеност на мрежата на населени места и густината на патната мрежа

Просторната разместеноста и густина на мрежата на населбите во Република Македонија е тесно поврзана со природните, односно орографските прилики на просторот. Во зависност од местоположбата што ја заземаат населените места, различна е и нивната распространетост и густина. Додека во одделни подрачја мрежата на населби има донекаде правилна просторна композиција, во други подрачја таа е доста хетерогена. Во овој дел ќе ја разгледаме мрежата на населби по одделни просторни целини, разместеност на селата во однос на централните места и во однос на сообраќајната мрежа.

Во зависност од местоположбата што ја заземаат во однос на релјефните целини, селата се класифицирани на рамничарски, ридски и планински (Панов М⁵., Стојмилов А⁶.).

Така според микроположбата што ја заземаат, најголема концентрација на населението е во рамничарската морфолошка целина, а најретко населена е планинската зона.

Во рамничарската зона се сконцентрирани 49.6% од сите села во државата (Стојмилов А.⁷). Од вкупниот број на рамничарски села, кој изнесува 801, од нив 369, или 46% се наоѓаат во Скопската Котлина, Пелагонија, Полог и Струмичко-радовишката Котлина.

Просторната разместеност на ридските села е во сите подрачја во Република Македонија. Сепак, најголем дел од нив се наоѓаат во Западна Македонија и тоа 49% (260 села) од сите ридски села. Во Повардарјето се наоѓаат 143 села или 27%, а најмалку во Источна Македонија и тоа 128 села или 24%.

Планинските села се застапени со 17.4% и нивниот број постојано се намалува. Така во однос на 1961 година нивниот број се намалил за 31 село. Најголем број од нив се сконцентрирани во Западна Македонија или 51% од сите планински села, потоа во Источна Македонија со застапеност од 37% од оваа категорија и најмалку во Повардарјето само 18% или 51 село.

Освен просторната разместеност на мрежата на населби доста значајна категорија претставува и густината на населеност. Што се однесува до густината на населеност гледано по поголеми просторни целини во Република Македонија најгусто е населено Повардарјето, каде на еден км² живеат 90 лица, потоа следи Западна

⁵ Просторни и популациски карактеристики на мрежата на населбите во СР Македонија. Географски разгледи. Скопје: Географско друштво на СР Македонија. кн. 11(1973). стр. 33.

⁶ Стојмилов Александар (1996): Географија на Република Македонија: за IV година. Скопје: Просветно дело. 1996. стр. 108.

⁷ Ибид, стр. 108.

Македонија со 56 лица и Источна Македонија со 47 лица на км² (Панов М.⁸). Односно според изнесените податоци се заклучува дека на една осмина од територијата на Република Македонија живее речиси една третина од вкупното население. Гледано по поделни области (според податоци за населението од Пописот на население во 1981 година, Маркоски Б.⁹), најгусто е населена Скопската Котлина. Во неа на 1 км² живеат 268.4 жители или 27.05% од целокупното население. На второ место доаѓа Полошката Котлина со 164.3 жители на км² или 12.69%, а на трето место Кумановската Котлина со 94.7 ж/км². Потоа следи Битолско поле со 93.2 ж/км² и Охридско-струшката Котлина, во која живеат по 91.5 жители на 1 км². Како најретко населени во Македонија се смета Поречката област во која на 1 км² живеат само по 11.8 жители и Мариовската Котлина со 4.9 ж/км².

Разместеност на селата во однос на централните места. - Посебен проблем претставува оддалеченоста на некои селски населби од седиштето на општинскиот центар. Состојбите во Република Македонија укажуваат дека мошне е мал бројот на селата кои лежат до 5 км оддалеченост од 29 градските места. Исто така мала е концентрацијата на селската популација и домаќинства. Во некои пак зони на централни места не само што е мал бројот на селата туку не лежи ниту една населба. Вкупно во зоните од 29 градски места, односно до 5 км лежат 163 селски населби, или 9.8% од сите селски насеби во Македонија. Така, на пример, повеќе од 10 села лежат само во пет зони на централни места и тоа во Куманово (13 села), Охрид (10), Дебар (10), Гостивар (12) и Тетово (14). Од 5-10 села лежат во зоните на 11 централни места и тоа: Пробиштип (7 села), Свети Николе (6), Кочани (8), Делчево (5), Струмица (9), Гевгелија (5), Прилеп (6), Битола (9), Ресен (7), Струга (8) и Кичево (6 села). До 5 села лежат во зоните на 9 централни места и тоа во: Кратово (3) села, Штип (4), Радовиш (3), Валандово (3), Неготино (3), Кавадарци (3), Велес (3), Брод (3) и Скопје (3). овие показатели покажуваат дека во најтесните гравитациони подрачја на централни места постојат диспропорции во сообраќајните врски, а за некои зони како Крива Паланка, Берово и Крушево воопшто нема села до 5 км оддалеченост.

Највисоко учество на села оддалечени од најблискиот град од 25 км постоеше во општина Брод, Гевгелија, Гостивар и Велес (преку 35-45%). Најголемо учество на села поврзани со асфалтиран пат со својот општински центар, од 34-68% имаа општините Берово, Ресен Валандово, Гевгелија, Охрид, Струмица и Тетово, а најслабо до 10%, во општините Брод, Крива Паланка, Кичево, Крушево и Велес. Со новата територијална поделба една од главните мерки е надминување на оваа состојба со што се формирани 123 општински центри, во чија надлежност припаѓа и грижата за локалните патишта.

Разместеност на селата во однос на сообраќајната мрежа. - Според карактеристиките на патната инфраструктура во најдобра позиција се наоѓаат селата коишто лежат директно на самите сообраќајници. Тие имаат посебни погодности, како за побрз развој, така и за процесот на социо-економскиот развој на руралните подрачја. Додека селата кои се на поголема оддалеченост од главните сообраќајници бележат значителни непогодности поради отежнатите врски помеѓу производствените реони и пазарот, па кај овие подрачја е карактеристичен и изразито натуралниот начин на замјоделско производство.

Во најдобра позиција се наоѓаат селата коишто лежат директно на самите сообраќајници и тие имаат посебни погодности за побрз развој. Нивниот број изнесува

⁸ Панов Митко: Социјална географија и просторното планирање на примерот на СР Македонија. Скопје: ПМФ: Географски институт, 1976. стр. 46

⁹ Маркоски Б. Хипсометрија на просторот и населеноста во Република Македонија: картографски метод. Куманово: Македонска ризница, 1995. стр. 48.

114 населби¹⁰ или 6.8% во однос на сите села во Македонија. Нивната разместеност вдоль магистралните патни правци е доста невоедначена. Најголем број села лежат на патниот правец М-1, односно релацијата Скопје - Гевгелија и тоа 13 села, или на должина од 164 км лежат 13 села или просечно на 12.6 км доаѓа по една населба. Најмал број на села лежат на магистралниот пат М-5, односно на релацијата Велес - Прилеп, преку Бабуна, каде лежат само две села.

Интересна е анализата на селата коишто лежат до 3 км оддалеченост од главните сообраќајници, направена од страна на Проф. Д-р Митко Панов. Вкупно во доменот до 3 км оддалеченост од главните патишта лежат 379 населби, или 22.7% во однос на сите села во Република Македонија. Меѓутоа и нивната раширеност е доста невоедначена. Така, на пример, над 30 села лежат само на 4 релации и тоа на: Скопје - Гевгелија (37), Скопје - Гостивар - Дебар - Охрид (76), Градско - Прилеп - Битола - Охрид (48) и на релацијата Велес - Штип - Радовиш - Струмица (42) села.

Сообраќајот во голема мерка ја одржува и врската помеѓу производствените реони и пазарот. Поледелството и сточарството претставуваат солидна суровинска база за повеќе преработувачки гранки на прехранбената индустрија, за алкохолни и безалкохолни пијалоци, за преработка и конзервирање на овошје и зеленчук, за шеќер, и кондиторски производи, за тестенини, масло за готвење, цигари и др. Лошо организираниот сообраќај во одредени производствени реони го дестимулира аграрното производство во нив, доведува дури и до напуштање на одредени култури, до промена на структурата на производството и до негова деградација. Земјоделството во сообраќајно затворени реони, по правило, е со изразити натурални белези (Мариово, Порече и др.).

Во последните неколку децении во Република Македонија, а посебно во некои одделни региони се одвивале значителни промени во населеноста. Тие промени се во тесна врска со забрзаните процеси на индустријализацијата, односно со различниот стопански, културно-просветен и друг развој на општините и нивните сообраќајна поврзаност со централни места. Секако индустријализацијата, како економска категорија не можела сама да ја изврши оваа трансформација без развојот на сообраќајот и патната мрежа која ги поврзувала овие населени места со големите урбани центри. На овој начин дошло до економското јакнење на пооделни региони и раздвиженост на популацијата во Република Македонија. Токму поради тоа индустријата силно влијаела на формирање на урбани центри со различно гравитациско влијание, а тоа имало далекусежни реперкусии за последиците на населеноста.

Влијанието на патната мрежа врз ефектуирањето на земјоделското производство

Секое селско населено место во однос на сообраќајот се карактеризира од една страна со движење на луѓе, стока и производи на земјоделските површини во атарот на локалните атарски патишта, а од друга страна со сообраќајници од повисок ред со соседните населби. Во едниот и во другиот случај се пресметуваат обемот на сообраќајните потреби.

Според овие движења во селата може да се одвива следниот вид на сообраќај:

- внатрешен сообраќај или транспорт, и
- надворешен сообраќај, односно транспорт

Во првиот случај се работи за обемот на т.н. "атарски сообраќај" и тој произлегува од:

¹⁰ Панов Митко: Социјална географија и просторното планирање на примерот на СР Македонија. Скопје: ПМФ: Географски институт, 1976. стр. 97.

- површината на атарот;
- видот и застапеност на поедини култури во него;
- големина на парцелата; и
- обликот на населбата во склоп со обработливата површина.

Внатрешниот сообраќај е значаен затоа што со него се овозможува врска помеѓу:

- производствениот центар во селото и производните површини;
- внатрешната територија на производните површини во една организациона единица или самостојно земјоделско стопанство;
- производствениот центар во селото и местото за пасење на добитокот; и
- поедини објекти во самиот производствен центар.

Според овие потреби се проектираат и се градат посебни сообраќајници за потребата на земјоделското производство, а должината на т.н. “*капиларна мрежа на атарски сообраќајници*” зависи од обликот и големината на парцелата, потоа од конфигурацијата на теренот, постоечките патишта и сл. Според Проф. Кодик, а според податоците на A. Wiiala, се наведува дека опаѓањето на бруто и нето приходите во зависност од оддалеченоста на земјоделското домаќинство со имотот изгледа вака:

Табела 1. Индексирање на приходот во зависност од оддалеченоста на земјоделската површина од земјоделските домаќинства

Оддалеченост на земј. дом. и земјод. површина во км	Индекс на бруто приход	Индекс на нето приход
0-0.1 км	100	100
0-0.5 км	92	78
0-1.0 км	84	56
0-1.5 км	77	34
0-2.0 км	69	13

Izvor: Simonovic Đorđe: Uredjenje seoskih teritorija i naselja. Beograd: Građevinska knjiga, 1980. str. 20

Од горната табела се гледа дека трошоците се најмали и најголем приход се оставрува на оддалеченост до 100 метри на земјоделските домаќинства од земјоделските обработливи површини, додека при поголема оддалеченост се јавуваат поголеми загуби кои се одразуваат на висината на трошоците на земјоделските производи. Утврдено е со истражувања дека времето поминато на патот до парцелата или т.н. непродуктивно време на обработка е доста значајно и зависи од површината на атарот и застапените култури на него, големината на парцелата, групирање на поседите и сл.

Надворешниот сообраќај во селото се одвива делумно на самата територија на селото, а делумно надвор од неговата територија. Со него се обезбедува врска помеѓу:

- производствениот центар во селото и продажното место или индустрија за производство на земјоделските производи; и
- помеѓу производствениот центар во селото и станицата каде се врши утовар на земјоделските производи (железничка станица, дистрибутивни центри, заради забрзување на протокот на стоките до трговските центри).

Големината на јавниот сообраќај во селото произлегува од потребата на населението за посета во соседството, од ист ред на населби, како и во населбите од повисок ред. Врските на соседните и останати населби од ист ред на големина се доста мали и скоро незначителни во однос на населбите од повисок ред на големина. Со оглед на фактот што во селата живее се повеќе т.н. мешовито и неземјоделско активно

население кое секојдневно оди на работа во соседните градови, индустриски и други погони,обемот на овој сообраќај секојдневно се зголемува.

Процесот на децентрализацијата и промените на инвестиционата политика во доменот на транспортната инфраструктура

Земјите во развој, како и земјите во транзиција ги карактеризира речиси потполна доминација на државата во сопственоста, управувањето, финансирањето и понудата на транспортните услуги. Проблемите во економската и транзициона еволуција кај овие земји ги ограничува и процесите на реструктурирање на инфраструктурата.

Традиционалниот начин на понуда на инфраструктурните услуги ѝ дава на државата главна улога во транспортниот сектор, која го спроведува преку јавни претпријатија. Меѓутоа, новите промени кои настанаа после деведесеттите години, а кои секако не ја заобиколија и нашата држава наметнуваат нов предизвик во понудата на квантитативни и квалитативни подобрувања во услугите.

Високите инвестициони трошоци кои го пратат инфраструктурниот сектор, сè повеќе ја поттикнуваат локалната власт за помасовно учество, како во инвестирањето така и менаџирањето во користењето на услугите.

Во прилог на децентрализацијата одат следните фактори:¹¹

- технолошкиот напредок го олеснува снабдувањето на малите пазари;
- локалните и регионалните власти, полесно ги одредуваат приоритетите, изборот на технологија, количината и квалитетот на инфраструктурните услуги;
- со децентрализацијата расте и одговорноста на донесителите на услугите;

Од овие причини се смета дека како неминовност се јавува потребата локалната власт да се вклучи во финансирањето и изградбата на локалната и регионалната инфраструктура, бидејќи корист од делувањето на локалните и регионалните инфраструктурни проекти има локалното население.

Бројни истражувањата во ефектите од децентрализацијата даваат позитивни резултати. Истражувањата направени во 42 земји во развој, покажуваат дека состојбата и одржувањето на патиштата со децентрализацијата биле на многу повисоко ниво од претходното. Во земјите со централизиран систем на одржување на инфраструктурата, околу 33% од неасфалтираните патишта и околу 22% од асфалтираните се наоѓале во лоша состојба. Наспроти тоа во земјите со децентрализирано одржување само 15% од неасфалтираните и околу 12% од асфалтираните патишта биле во лоша состојба.¹²

Земјаки ги предвид вкупните знаења за влијанието на поголемите градски агломерации врз развојот на поширокиот географски простор, може сосема сигурно да се каже дека досегашната развојна политика кај нас, во однос на изградбата на патната мрежа на село, не била во доволна мера во согласност со вистинските потреби и можности. Таа не се темелела врз пошироки и подолгорочни согледувања и процеси. Лошо организираниот сообраќај во одредени производствени реони го дестимулира аграрното производство во нив, доведува дури и до напуштање на одредени култури, до промена на структурата на производството и до негова деградација. Земјоделството во сообраќајно затворени реони, по правило, е со изразити натурални белези (Мариово, Порече и др.). Затоа се потребни дополнителни мерки при креирањето на државната

¹¹ Pa{ali}, @.: *Osnove hrvatske gospodarske infrastrukture*. Split: Ekonomski fakultet, 1999. str.123.

¹² Цит. *The OECD Jobs Study: Investment, Productivity and Employment*. Paris: OECD, 1995. p. 75.

Pa{ali}, @.: *Osnove hrvatske gospodarske infrastrukture*. Split: Ekonomski fakultet, 1999. str.124.

политика за изградба на определен број рурални центри во кои ќе се лоцираат стопански и нестопански објекти за вработување и опслужување како за населението од овие, така и за населението од неколку околни села.

Мерките на државните институции кои се занимаваат со планирање на просторот во помалку развиените земји, како што е и нашата, не се во можност да преземат конкретни активности во секое рурално подрачје и да овозможат брзо решавање на бројните проблеми кои се јавуваат во тие средини. Мерките мораат да бидат селективни со јасно утврдени приоритети, дополнувани, комбинирани и синхронизирани са мерките и активностите на локалната самоуправа, базирани на нивните природни, економски и човечки ресурси.

На тој начин како крајно решение за подобрување на оваа неповолна слика се наметнуваат следните потреби:¹³

- изградба на локална патна мрежа, кај оние населени места каде таа отсутува;
- поврзување на локалната патна мрежа со регионалните и магистралните патишта;
- обезбедување повеќе локални олеснувања, без разлика дали населението во руралните подрачја поседува сопствено возило или не;
- подобрување на автобуските услуги во руралните простори на тој начин што ќе се овозможи полесен пристап до јавниот транспорт;
- обезбедување финансиска поддршка за помалку доходовните домаќинства во руралните подрачја;
- поголема активност на локалната власт за имплементирање на стратегијата за зголемен транспорт во руралните подрачја и сл.

Новите модели на комерцијално управување, воведувањето на конкурентноста и учеството на приватниот сектор, ја наметнуваат потребата за промена на начинот на менаџирање во доменот на транспортните услуги.

Децентрализацијата како докажана демократска институција, ќе може успешно да придонесе во подобрувањето и развојот на инфраструктурниот сектор. Иако децентрализацијата претставува политичка категорија, успехот од нејзината примена, во голема мерка е условен од економските состојби во државата, економската и инфраструктурната политика.

Заклучни согледувања

Земјаки го во предвид вкупните знаења за влијанието на поширокото географско подрачје врз развојот на поголемите градски агломерации, може сосема сигурно да се каже дека досегашната развојна политика кај нас, во однос на изградбата на патната мрежа на село, не била во доволна мера во согласност со вистинските потреби и можности, т.е. не се темелела врз пошироки и подолгорочни согледувања и процеси. Според динамиката на движењето на структурата на неземјоделското население кое се очекува и во иднина да продолжи, се повеќе се наметнува прашањето за изградба, проширување и модернизирање на патната мрежа во селата.

¹³ Темјановски Ристе: *Руралната патна мрежа како фактор за економско-функционален развој на селата во Република Македонија*. Зборник на трудови од Конгресот одржан во Охрид од 3-5 ноември 2000. Скопје: Македонско географско друштво, 293.

Лошо организираниот сообраќај во одредени производствени реони го дестимулира аграрното производство во нив, доведува дури и до напуштање на одредени култури, до промена на структурата на производството и до негова деградација. Земјоделството во сообраќајно затворени реони, по правило, е со изразити натурални белези (Мариово, Порече и др.).

Според динамиката на движењето на структурата на неземјоделското население кое се очекува и во иднина да продолжи, се повеќе се наметнува прашањето за изградба, проширување и модернизирање на патната мрежа во селата. Во голема мера свој придонес од овој аспект се очекува од одредени законски мерки на државата, кои ќе делуваат стимулативно, а посебно со локалната власт во новонастанатите општини.

Досегашното искуство на развиените земји во светот покажува дека, треба напоредно да се одвива, процесот на преселување на еден дел од селското население во градовите и процесот на ширење на индустријата на село, односно на развојот на терцијарните дејности во селските населби. Една ваква избалансирана политика може да претставува не само растоварање на градските населби од големи издатоци, туку и поефикасно користење на руралните подрачја, на земјиштето и на другите природни богатства.

Навистина сериозен проблем е што стихийниот развој на деаграризација, урбанизацијата и миграцијата на селското население речиси ги испразни селата, но сепак, пак еден дел од селското население останува да живее во руралните средини.

На забрзување на процесот на миграцијата на селата во градовите и понатаму ќе влијае променетиот карактер и динамиката на деаграризацијата. Намалувањето на земјоделското население, како објективен процес ќе продолжи и понатаму, но сега се очекува овој процес да биде следен со деаграризација без изразита миграција. Таквиот тип на дневна миграција уште оддамна се остваруваше на просторите на Словенија (категиријата на работници-селани). На овој начин во Република Македонија во ридско-планинските простори ќе успее да го задржи, па и зголеми бројот на селското население, со што ќе ја следи просторната политика на Европската унија во поглед на прашањето на рурален развој на Европа.

Литература:

1. Ацески И.: Социологија на градот, Скопје: Институт за социологија, 1995. стр. 11.
2. Герасимовски Д. (1997): Демографски карактеристики на Република Македонија според новата територијална поделба. Скопје: Завод за статистика, 1997.
3. Завод за статистика на Република Македонија, (1999): Сообраќај и врски во Република Македонија 1996-1998 година. Скопје: ЗСРМ, 1999.
4. Маркоски Б. Хипсометрија на просторот и населеноста во Република Македонија: картографски метод. Куманово: Македонска ризница, 1995. стр. 48.
5. Панов М. (1976): Социјална географија и просторно планирање на примерот на СР Македонија. Скопје: ПМФ: Географски институт. 1976.
6. Панов М., Стојмилов А.: Просторни и популациски карактеристики на мрежата на населбите во СР Македонија. Географски разгледи. Скопје: Географско друштво на СР М. кн. 11(1973). стр. 33.
7. Стојмилов А. (1996): Географија на Република Македонија: за IV година. Скопје: Просветно дело. 1996. стр. 108.
8. Pačali, @.: *Osnove hrvatske gospodarske infrastrukture*. Split: Ekonomski fakultet, 1999. str.123.
9. Rural transport policy and equity (1998): A discussion paper prepared by Dr. Brenda Boardman of the Environmentatl Change Unit, Oxford University on behalf of CPRE, the Countryside Commission and the Rural Developmente Commision. [London]: Signal Press, 1998.
10. Simonovic Đ. (1980): Uređenje seoskih teritorija i naselja. Beograd: Građevinska knjiga, 1980. p. 20-29
11. Темјановски Р.: (2001): "Руралната патна мрежа како фактор за економско-функционален развој на селата во Република Македонија". Зборник на трудови од Конгресот одржан во Охрид од 3-5 ноември 2000. Скопје: Македонско географско друштво, 290. [Конгрес од меѓународен карактер]

12. Temjanovski R.(2005): *Транспортниот систем во Република Македонија и европските стопански текови*. Skopje: Ekonomski fakultet (Doktorska disertacija), 2005.
13. *The OECD Jobs Study: Investment, Productivity and Employment*. Paris: OECD, 1995. p. 75.
14. The Origin and the Growth of Urbanization in the World, American Journal of Sociology, 5/1955, s.437.